

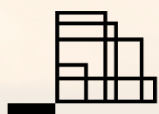
航空 内望

本刊主要内容如下：

优化香港地区飞机租赁税务优惠制度的法
例修订 1

2023年12月香港航空金融论坛回顾 13

印度与《开普敦公约》— 最新情况 15



优化香港地区飞机租赁税务优惠制度的法例修订



梁嘉辉

资产融资和租赁税务部
合伙人
普华永道香港



何经华

高级顾问
普华永道香港



Tejaswi

Nimmagadda

合伙人
程伟宾律师事务所*



Nai Kwok

注册外国律师
程伟宾律师事务所*

摘要

凭借香港地区在金融及物流服务方面的优势，香港特区政府（“政府”）于2017年引入飞机租赁税务优惠制度（“飞机租赁税制”），为合资格飞机出租商及合资格飞机租赁管理商提供减半征税的税务宽减优惠。

为配合最新的市场变化以及减低即将实施的全球最低税可能带来的影响，运输及物流局与税务局于去年联合发布了一份业界咨询文件，就飞机租赁税务优惠制度的优化措施收集各利益相关者的意见。

《2023年税务（修订）（飞机租赁税务宽减）条例草案》（《条例草案》）已于2023年11月17日刊宪¹。《条例草案》旨在透过修订《税务条例》实施税务优惠制度的优化措施。

《条例草案》于2024年2月21日未经修正通过立法会三读，估计法案会如修订条例于2024年3月1日刊登于宪报上。

在《条例草案》获通过后，修订建议将追溯至2023年4月1日或之后开始的课税年度（即2023/24或之后的课税年度）。此外，税务局已在2023年较早时透过行政方式落实其他优化措施。

本期税务新知概述了《条例草案》的修订及税务局已落实的优化措施，以及我们的观察。

1. 请通过以下链接参阅《条例草案》和有关《条例草案》的立法会参考资料摘要：
<https://www.legco.gov.hk/yr2023/english/bills/b202311172.pdf>
https://www.legco.gov.hk/yr2023/english/brief/tlb20231115_20231115-e.pdf

* 程伟宾律师事务所是一家独立的香港律师事务所，且为普华永道网络成员。

详细内容

《条例草案》下的优化措施

容许就为取得飞机而招致的开支扣税

背景

在现行的飞机租赁税制下，为取得飞机而招致的开支的税务宽免实际上是以20%宽减税基优惠的形式给予，而非以折旧免税额或扣减额²的形式提供。不过，在实施经济合作与发展组织（“经合组织”）颁布的全球反税基侵蚀（“GloBE”）规则³后，这种视为宽减税基的做法可能会削弱现行的飞机租赁税制的税务竞争力。这是由于根据GloBE规则，当受涵盖的跨国企业集团在某一司法管辖区的实际税率低于15%时，将会被征收补足税，使整体税率水平达到15%的最低税率。补足税可由设立在香港地区以外的跨国企业集团的最终母公司及/或集团的其他成员实体所在的一个或多个司法管辖区征收；也可由香港地区在引入合格境内最低补足税⁴后征收。

在计算税收管辖区实际税率时，针对会计和税务制度下计算收入和费用的暂时性差异（例如会计折旧和税务折旧/扣除之间的差额）所作出的递延税项调整将被纳入涵盖税项的金额（即分子）；而大部分会计利润和税基间的永久性差异（例如免税收入或较低税基）则不能在计算跨国企业集团收入（即分母）或涵盖税项时作出调整。

因此，合格飞机出租商在香港地区很可能会有较低的税收管辖区实际税率。对于该些受GloBE规则或境内最低补足税约束的跨国企业集团飞机出租商来说，相较在其他地区经营业务的飞机出租商可就为购置飞机而招致的开支获得折旧免税额或扣税，香港地区的合格飞机出租商将须缴付更多补足税。

2. 根据《税务条例》第39E条，飞机出租商如把飞机租予香港飞机营运商以外的人士，该出租商便不能享有折旧免税额。由于第39E条是一项具针对性的反避税条文，旨在防止机械或工业装置（包括飞机）的折旧免税额在某些形式的租赁安排下被滥用，政府认为较恰当的做法是引入20%宽减税基，以弥补现行飞机租赁税制下未提供折旧免税额的不足。20%宽减税基是基于飞机租赁业务的平均利润率通常为净租赁付款的20%的理解。
3. GloBE规则是《全球反税基侵蚀规则》（Global Anti-base Erosion rules）的首字母缩写，旨在确保跨国企业集团在其运营所在的每个司法管辖区所产生的收入至少按15%的实际税率纳税。GloBE规则一般适用于在前四个财政年度中两个或以上年度的全球收入至少达到7.5亿欧元的跨国企业集团。
4. 各司法管辖区可采用合格境内最低补足税，该境内最低补足税将优先适用，然后才适用受控外国公司的分配及GloBE规则下的收入纳入规则或低税利润规则。政府已表示打算从2025年起在香港地区引入境内最低补足税。

为回应GloBE规则实施后的关注而提出的修订

《条例草案》旨在修订《税务条例》，让飞机出租商可就购置飞机而招致的资本开支获得一次性扣除，以取代20%宽减税基优惠。这个建议扣税方案将会导致会计和税务之间的暂时性差异，从而产生递延税项。

具体而言，《条例草案》订明，合格飞机出租商如符合相关条件，

并在2023/24课税年度或之后购置飞机，可就在该课税年度取得飞机的整笔开支（包括与取得飞机有关的任何法律开支及估值费用）获得税务扣除。

而就合格飞机出租商在2023/24课税年度之前购置的飞机，如该飞机出租商在之前任何一个课税年度把该飞机用于与营运租约相关的合格飞机租赁活动（“旧飞机”），则出租商可选择继续享受

20%宽减税基优惠，或作出不可撤回的选择至新的税务扣除安排。该选择可在任何课税年度（不一定是2023/24课税年度）作出。

合格飞机出租商如选择了修订建议中的扣除途径，即可就旧飞机的剩余价值获税务扣除，并按其实际利润计算应评税利润。



不获20%宽减税基优惠或修订建议的税务扣税除的情况

为防止合格飞机出租商及其关连者在购置同一飞机时获得双重利益，现行飞机租赁税制亦有相关的反避税条文，如果在某课税年度有关人士（即合格飞机出租商或其关连人士）已就该飞机获得资本免税额等，则该合格飞机出租商在该课税年度不能享有20%宽减税基的优惠。

《条例草案》寻求对反避税条文作出以下修订：

- 如有关资本免税额属于《税务条例》第6部所订的折旧免税额，而有关人士已就同一金额以结余课税的形式缴纳利得税，则该有关人士将被视为没有或不曾获得该免税额；
- 至于有关人士在香港地区以外的司法管辖区（“境外司法管辖区”）获得的资本免税额，假如符合以下其中一项条件，特定的反避税条文将不适用：

- i. 有关人士在境外司法管辖区须就总租约付款缴纳海外税项，而该总租约付款亦须课缴香港利得税，且在计算该境外司法管辖区的应课税利润时获扣除资本免税额，例如透过受控外国公司制度；或
 - ii. 有关人士在取得补偿或出售有关飞机时（例如转让予出租商），会根据类似《税务条例》下的结余课税机制全数回拨先前在该司法管辖区就该飞机获得的资本免税额；
- 合格飞机出租商若在进行合格飞机租赁活动前已根据售后租回交易购得飞机，将不能享有20%宽减税基优惠，除非该出租商是以不高于原始成本的价格购得该飞机，且承租人或其相联者此前未曾根据《税务条例》第6部就飞机获得折旧免税额。

类似的反避税条文（略作调整）将适用于确立飞机出租商是否符合申请拟议税务扣除的资格。

我们的观察：

有利益相关者曾提出现行的反避税条文过于严苛，尤其当有关人士的飞机资本免税额已被回拨时，其不应被视为曾获得资本免税额。《条例草案》就此作出修订能释除利益相关者的疑虑，并把不涉及避税的情况分开处理——我们对此表示欢迎。

值得注意的是，根据建议修订的税务扣除规则，即使有关人士先前获得的资本免税额并未全数回拨，合格飞机出租商仍有资格在已回拨撤销的资本免税额的范围内获得部分税务扣除。由于享受20%宽减税基的合格出租商于任何特定课税年度在相同情况下将不获任何减免，因此该修订建议比20%宽减税基的待遇更为优越。

处置飞机时回拨税务扣除

在处置飞机时，先前获得的20%宽减税基或一次性的税务扣除（情况而定）将须回拨，而处置飞机时所得的实际代价及保险赔偿或其他补偿（如有），在不超过获得的宽减或扣除款额的情况下将被视为营业性应课税收入。

《条例草案》亦有条文订明应如何厘定处置旧飞机的代价的实际款额。一般而言，有关代价会按比例分摊，而只有可归于《条例草案》修订及 / 或新增的条文适用于旧飞机的期间的部分才会被视为实际代价款额。由于现行的飞机租赁税制没有这种回拨机制，因此有必要就此进行分摊。

扩阔飞机租赁税制的涵盖范围以包括湿租租约、分租租约及融购租约，并取消租约年期须超过一年的要求

现行的飞机租赁税制对“租约”一词的定义较为狭窄，只有以营运租约下的净租机租约的方式出租飞机，且有关的租约年期超过一年，才有资格享受现行飞机租赁税制下的税务宽免。此外，现行飞机租赁税制亦规定有关飞机必须由合格飞机出租商持有（指经济所有权，并涵盖融资租约下的承租人或租购协议下的受寄人）。政府当时指出，有关要求是为了防止纳税人通过分租滥用税收协定。

为配合飞机租赁业的最新发展，《条例草案》对多个词汇的定义提出修订，以扩阔飞机租赁税制的涵盖范围至包括营运租约⁵（包括净租机租约、湿租租约及分租租约）及融购租约⁶。

《条例草案》亦寻求取消“合格飞机租赁活动”定义中对拥有权的要求，以便把营运分租租约纳入经优化的飞机租赁税制。“合格飞机租赁管理活动”的定义亦会作出相应修订，以取消合格飞机租赁管理活动必须是为合格飞机出租商就其拥有的飞机而进行的规定。

《条例草案》亦新增条文订明合格飞机出租商在不同的飞机租赁安排下应评税利润的计算方式。

5. “营运租约”指飞机拥有人将飞机的使用权批予另一人的安排（即主租约）或分租租约；但不包括融购租约。
6. 融购租约指：
 - (a) 符合以下说明的安排：
 - 根据该项安排，某人（出租人）将某飞机的使用权批予另一人（承租人）；
 - 该项安排于设立时，符合以下一项或多于一项条件 —
 - 出租人按照以下准则，将该项安排作为融资租赁或贷款入账 — (I) 由香港会计师公会发出的《香港财务报告准则》（以不时有效的版本为准）；或 (II) 由国际会计准则委员会发出的《国际财务报告准则》（以不时有效的版本为准）；
 - 在该项安排的租期内，最低租约付款总数（不论是否定期付款，并包括根据剩余价值担保而须支付的任何款项）的现值，等同或多于该飞机的公允市值的80%；
 - 该项安排的租期，等同或多于该飞机尚余的经济效用期的65%；及
 - 根据该项安排，在其租期结束时，该飞机的产权将会或可转移予承租人或其相联者；及
 - (b) 包括与 (a) 段所指的安排相关的协议或任何其他安排；

扩阔租赁活动的范围，以涵盖将飞机出租予飞机营运商以外的租赁活动

为日后向不同类型的飞机租赁活动提供灵活性，《条例草案》寻求修订《税务条例》附表17F中“飞机租赁活动”的定义，使其不再局限于向飞机营运商⁷出租飞机，而是包括向任何其他人士，例如私人公司、公营机构及个人出租飞机。

尤其，“飞机租赁活动”就某法团而言，指包括以下各项的活动：

- 该法团将某飞机租赁予任何其他人士；及
- 该法团进行的任何以下活动：
 - 就有关租约协定融资条款；
 - 物色或取得如此租赁的飞机；
 - 就该租约订立条款及承租期；
 - 监察或修改就该租约作出的任何融资或其他协议；
 - 管理与该租约或第(i)、(ii)、(iii)或(iv)节所述的活动有关联的任何风险。

此外，《条例草案》亦对《税务条例》附表17F中“飞机租赁管理活动”的定义略作修订，以反映合格飞机出租商可从事的活动有所扩大。

我们的观察：

《条例草案》新增了上述条件(b)下的有关飞机租赁活动的清单，符合经合组织打击有害税收实践论坛所发布的《有关优惠制度的2017年进展报告》中规定的金融与租赁制度下赚取收入的活动。将这些活动纳入《条例草案》将确保优化后的飞机租赁税制不会被视为有害税制。

容许扣除因购置飞机而支付予香港地区境外的非财务机构融资人的利息开支

扣除利息开支受《税务条例》第16条所规限，有关规定复杂且严格。飞机出租商如符合以下情况，其产生的利息可获扣除：(a)该利息是飞机出租商因产生应评税利润而招致的；及(b)符合以下任何一项条件：(i)放债人须就所得利息缴付利得税；或(ii)放债人是财务机构；或(iii)借入的款项是完全和纯粹为资助可获扣除折旧免税额的机械或工业装置方面的资本开支，而放债人并非借款人的相联者；或(iv)就上市或在市场买卖的债权证而须支付的利息。



考虑到购置飞机的不同融资方式，《条例草案》旨在放宽《税务条例》第16(2)条下严格的利息扣除条件。具体来说，若有关利息支出是合资格飞机出租商完全或纯粹为资助其购置飞机而产生的，则该笔借款所产生的利息支出可予扣除，条件是：(i)放债人不是借款人的相联者；(ii)有关资本开支符合修订建议新条文中所订的扣税资格；(iii)如放债人是一个信托产业的受托人，又或是受该受托人控制的法团，则该受托人、该法团及该项信托的任何受益人均非借款人，亦非借款人的相联者。

7. 根据《税务条例》第14G(1)条，飞机营运商指经营飞机营运业务的人，即以拥有人或租用人身分营运飞机，以提供空运运载乘客、货物或邮件的服务，但不包括飞机买卖或与空运有关的代理业务。

若放债人是借款人的相联者，该相联者除须满足上述条件（ii）外，还须满足以下附加条件，所产生的利息才可以获扣除：

- 该相联者就利息须缴纳类似香港利得税的海外税项，且该税项的税率不能低于参考税率（即适用于合资格飞机出租商的8.25%税率）。就此而言，倘若税务局局长信纳其已经或将会缴付有关的海外税项，则该相联者会被视为须缴付海外税项（“须缴税”条件）；及
- 该相联者就使用及享有该利息的权利并无受制于将该利息转移予任何其他人的合约或法律义务（除非该义务是因该相联者与并非该借款人的人士基于各自独立利益而作的交易而产生）。

我们的观察：

值得注意的是，这项新的税务扣除仅适用于完全或纯粹为资助其购置飞机而产生的利息支出（包括法律开支及估值费用）。如果融资牵涉其他支出（如营运资金），则或需另行考虑独立的融资安排（如银行贷款）。

拟议的“须课税”条件与现时适用于纳税人就集团内部融资业务（例如企业财资中心）向非香港的相联公司（放债人）借入款项时申请利息开支扣除的条件相同。不过，税务局现时对“须课税”条件采用严格的诠释，即只有在扣除任何直接开支及 / 或税项亏损后，放债人已经或将会就净利息收入在海外按不低于适用的参考税率缴税，才会被视为符合“须课税”条件。这意味着放债人必须已经或将会在利息产生的年度缴付海外税项。

在相联放债人处于整体税务亏损，或集团公司已利用税务亏损抵销利息产生或累算年度的应纳税利润的情况下，若按照上述对“须课税”要求的严格诠释，这可能会导致很多纳税人无法就支付予相联放债人的利息作税务扣除。

我们希望税务局当局会继续与持份者沟通，了解其带来的实际影响，并考虑采纳有助巩固香港地区作为主要航空融资枢纽的地位且增加现行企业财资中心优惠税制的吸引力的诠释。



订明门槛要求以符合经合组织的规定

因应经合组织的要求，香港地区所有税务优惠制度均须符合实质活动要求。这项规定实质上要求纳税人在香港地区雇用税务局局长认为足够和合格的全职员工，以及须招致足够的营运开支，而这些支出无论如何不得少于规定的最低门槛。

《条例草案》就飞机出租商及飞机租赁管理商订明以下门槛要求：

在确定是否达到最低门槛时，税务局局长会根据每宗个案的事实和情况，考虑实际的全职雇员数目和营运开支金额能否充分并合理地证明有关方面符合实质活动要求。我们期望税务局应以务实的态度来审视“每年营运开支”，因为即使是在相同的租赁交易及营运模式下，每年的有关金额也可能会改变（例如利息开支理应与租期减少）。

其他修订

透过或从飞机业务产生的收益或利润

- 现行《税务条例》15(1)(n)条明确规定，有关法团从经营与飞机有关的某些业务而收取或累算的款项，即使该飞机是在香港地区境外使用，亦须被当作得自香港地区的收入。《条例草案》建议加入新订的第15(1DA)条，以澄清第15(1)(n)条亦涵盖飞机出租商根据融购租约所收取或累算的财务费用或利息。

	全合格雇员人数	每年营运开支
飞机出租商	1	200万港元
飞机租赁管理商	2	100万港元

与融购租约有关的财务费用或利息

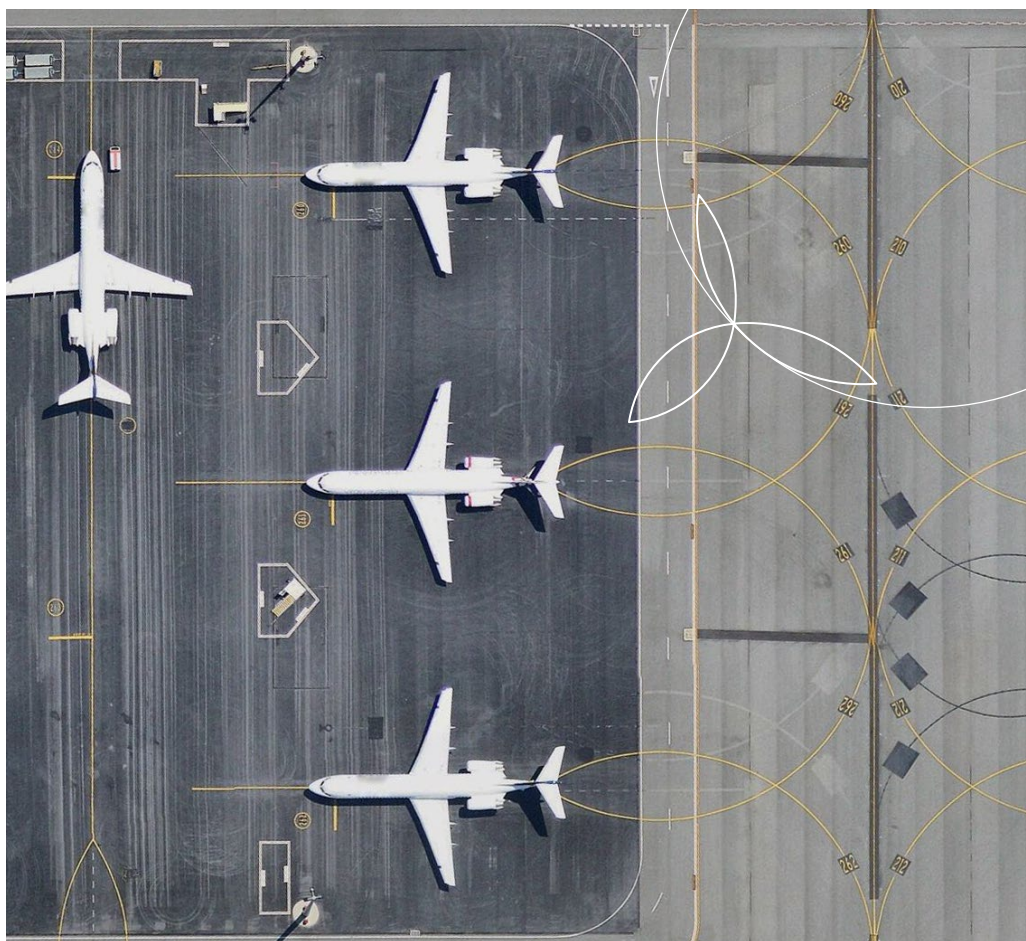
- 《条例草案》建议的第15FA条规定，任何人在业务运作中就融购租约收取的财务费用或利息，须视作该人就其借出的款项而收取或累算的利息。
- 《条例草案》建议的第16(3CA)条规定，任何人就融购租约产生利润时所支付的财务费用或利息，会被视作该人为生产利润而借入的款项以利息形式支付的款项。

在合格（不经法院的）合并中继承飞机

- 《条例草案》寻求在《税务条例》中加入新附表57，订明合格飞机出租商根据《公司条例》下的合格不经法院的合并从参与合并的公司继承飞机的税务处理。

视不涉及出售飞机的转让或继承为买卖

- 《条例草案》寻求修订现行《税务条例》的相关条文，以确保在指明事件⁸中当作出售及购买指明资产的条文适用于根据拟议的扣税规则获容许扣税的飞机。



8. 如果在“指明事件”牵涉到指明资产的转让或继承，则转让人会被视为已按市值出售该指明资产，但价值不得超过一定数额。另一方面，在“指明事件”中，“指明资产”的受让人或继承人会被当作以相同金额购买了该“指明资产”。

就某人的“指明事件”而言，指明事件是指(1)以不涉及出售的方式（如赠送），将指明资产转让予另一人，而转让方式不属于在有关人士去世时继承该资产或合资格合并；或(2)另一人透过合资格合并继承指明资产，且没有就该合并选择附表17J下的特别税务处理。

生效日期

《条例草案》获通过后，修订建议将追溯至2023年4月1日或之后开始的课税年度（即2023/24或之后的课税年度）生效。

本税务新知的附录概述了《条例草案》对现行飞机租赁税制作出的修订建议。

通过行政方式落实的优化措施

上文提及的修订建议外，税务局亦推出并落实了以下两项优化措施：

就《税务条例》第 16(2)(f)条的利息扣除认可爱尔兰证券交易所

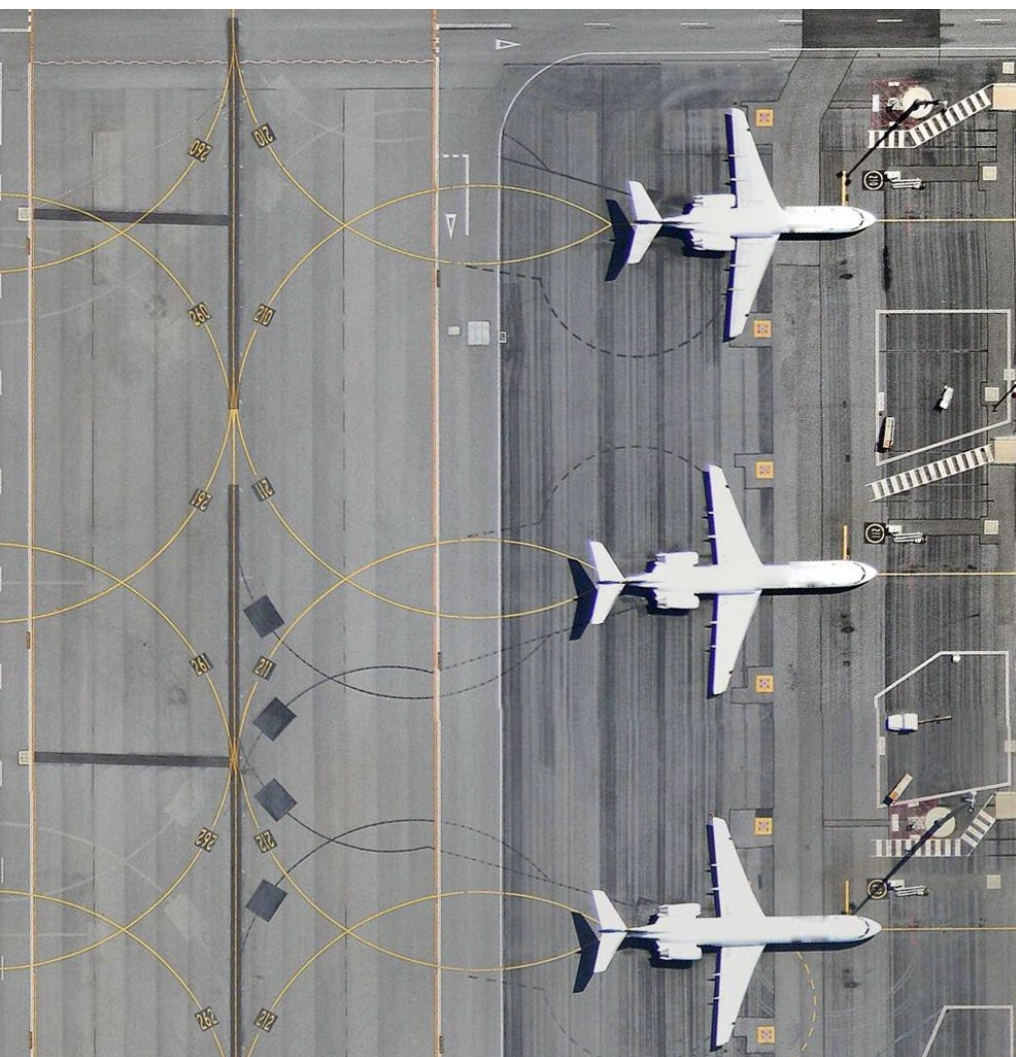
根据《税务条例》第 16(2)(f)(i)条，借款人就在香港地区的证券交易所或在税务局局长认可的任何其他证券交易所上市的债权证所须支付的利息可予扣除。

鉴于许多飞机租赁集团会通过债券融资或资产抵押债券方式进行融资，而有关债券在爱尔兰证券交易所上市，因此税务局局长已於2023年4月1日起认可爱尔兰证券交易所，只要满足其他扣除条件，就相关债权须支付的利息可予扣除。

列明使用被动信托出租飞机可获税务宽减

设立被动信托以作为飞机的法律拥有人愈来愈普及，原因是这能让飞机出租商通过转让实益拥有权出售飞机，而无需更改该飞机连带的租约。

虽然透过被动信托形式出租飞机的飞机出租商可根据现行的飞机租赁税制享有税务优惠，但税务局仍于2023年6月更新《释义及执行指引第54号》以列明有关合资格安排并为业界提供指引。



注意要点

我们很高兴看到政府已就咨询文件中的优化措施采取行动。这些优化措施将大大扩阔飞机租赁税制的涵盖范围，使其不会只局限于商业飞机租赁，从而推动香港地区成为首屈一指的国际飞机租赁及融资中心。因此，其他行业参与者（如私人飞机出租商）将有更多机遇，而该行业亦有更多途径接触到更多的资本提供者和结构（如飞机证券化）。

同样令人鼓舞的是，政府已经考虑到GloBE规则对现行飞机租赁税制的影响。我们希望政府也能评估其他税收优惠措施在GloBE规则生效后的成效，特别是对现有的合资格研发支出税务加计扣除制度作出修订的可行性，使其成为合资格的可退还税收抵免，从而在GloBE规则下获得更优惠的待遇。

除了上述对某些条款和要求的进一步考虑外，政府日后可能还需要考虑增拨更多资源，以加快扩大香港地区的全面性避免双重征税协定（“全面性税收协定”）网络。

一般而言，全面性税收协定可让作为香港税务居民的飞机出租商就出租飞机所得的租赁收入享受较低的预提所得税税率。虽然香港地区至今已签订48份全面性税收协定，但与新加坡和爱尔兰等其他主要飞机租赁枢纽相比，目前的全面性税收协定网络仍不够广阔。因此，以更优惠的条款签订更多全面性税收协定一定能更吸引飞机租赁集团在香港地区设立飞机租赁及服务枢纽。

普华永道向法案委员会提交了一份详细的意见书，提供了技术层面的考虑因素，并寻求对《条例草案》中某些条款作出澄清。请联系您的普华永道联系人来讨论政府针对我们的意见而作出的回应。

如果您对《条例草案》或其对您业务的影响有任何疑问，请随时联系我们。

附录 — 比较现行法例下与《条例草案》下建议的税务处理

	现行法例	《条例草案》下的修订建议									
扣除就购置飞机而招致的开支	<ul style="list-style-type: none"> 购置飞机的开支不可获扣除 20%宽减税基，即应课税的租约付款额为税基（即租约付款总额扣减支出（不包括折旧免税额）后的款额）的20% 	<ul style="list-style-type: none"> 在2023/24课税年度前购置的飞机 <ul style="list-style-type: none"> 继续以20%宽减税基课税；或 作出不可撤回的选择，以实际利润课税，但可扣除飞机的剩余价值 在2023/24课税年度或之后购置的飞机 <ul style="list-style-type: none"> 以实际利润课税，并在购置年度即时扣除购置飞机的开支 20%宽减税基不适用 									
租约种类	只适用于以净租机租约方式出租飞机的营运租约	适用于营运租约（净租机租约或湿租租约）、营运分租租约和融创租约									
租约年期	不可少于1年	没有限制									
飞机租赁活动	只限于将飞机出租予飞机营运商	将飞机出租予任何人									
支付予香港地区境外的非财务机构融资人	一般不可扣除	<ul style="list-style-type: none"> 如贷款完全或纯粹为资助购置飞机的资本开支，可予以扣除 如果融资人为飞机出租商的相联者，须符合额外条件 									
为飞机出租商和飞机租赁管理商订明门槛	法例上没有订明	订明门槛要求： <table border="1" data-bbox="750 1350 1471 1526"> <thead> <tr> <th></th> <th>全职合格雇员人数</th> <th>每年营运开支</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>飞机出租商</td> <td>1</td> <td>200万港元</td> </tr> <tr> <td>飞机租赁管理商</td> <td>2</td> <td>100万港元</td> </tr> </tbody> </table>		全职合格雇员人数	每年营运开支	飞机出租商	1	200万港元	飞机租赁管理商	2	100万港元
	全职合格雇员人数	每年营运开支									
飞机出租商	1	200万港元									
飞机租赁管理商	2	100万港元									

2023年12月香港航空金融论坛回顾

普华永道香港

由香港飞机租赁和航空融资协会（“协会”）主办、香港特别行政区政府支持的“2023香港航空金融论坛”是航空业疫情过后首次举办的大型活动。

开幕致辞

在开幕致辞中，署理运输及物流局局长、太平绅士廖振新先生，强调了航空行业在促进全球互联互通和经济增长方面的重要作用。他认为飞机租赁行业具有转型及创新的潜力。他强调香港特别行政区（“香港”）政府有决心根据周边环境的变化，如航空公司需求的改变及BEPS 2.0，采取迅速行动并重新审视其政策。他指出香港特别行政区政府将全力提升香港在全球飞机租赁业的竞争力，并相信业内人士将充分利用好香港巨大的潜力和优势。来自税务局的太平绅士陈施维先生，为与会者介绍了政府计划在香港拟议实施的最低补足税框架，也分享了政府为加强香港飞机租赁制度而提出的修订建议。这些修订旨在为香港的飞机租赁行业创造更有利的环境。会中还讨论了BEPS 2.0支柱二对飞机租赁公司的影响。

飞机租赁市场复苏的挑战

来自瑞禾航空资本有限公司的郑海燕女士、Novus Aviation Capital的Hani Kuzbari先生、国银金融租赁股份有限公司的Pascal Touin先生、建信金融租赁有限公司的王涛先生和SKY Leasing的John Duffy先生分享了他们对飞机租赁市场后疫情时代发展前景的看法，以及飞机租赁市场在复苏时会面临的挑战，包括飞机的价值及运营成本上升、难以达到航空公司的高利率预期、以及业内对专家的需求。即便如此，他们对飞机市场的复苏都普遍持乐观态度。他们指出香港拥有多种优势，包括其位处亚洲中心位置、资金雄厚、背靠内地，以及政策支持。总体而言，他们认为香港在租赁市场上蕴含巨大商机，并鼓励香港培养本地人才和制定长期政策以促进行业增长。

飞机融资市场最新情况及航空市场展望

来自波音公司的Ben Faires先生和空中客车中国公司的黎存梅女士就飞机融资现状及航空行业的整体发展展开讨论。他们认为，尽管疫情为业界带来了挑战及不确定性，飞机的交付量仍在逐步增加。预计2023年飞机的交付额将达约940亿美元。在环境、社会及治理因素的推动下，他们对能源效益更高、具有新技术的飞机在市场上的需求表示乐观。他们也强调租赁公司的重要性，指出随着市场不断增长，交付量上升，租赁公司将发挥更大的融资作用。而随着国内运输量超越2019年的水平，使航空公司恢复了盈利能力，最近有超过60%的交付飞机是由出租人提供融资。他们认为亚洲和中东地区的增长更为明显，尤其是中国和印度。

另类投资：筹资和投资的新来源

来自投资推广署的梁瀚璟先生、EVIDENT Ltd的Florian Spiegl博士、东方汇理银行的Bertrand Rovetto先生和普华永道新加坡的Trevina Talina女士就另类投资、代币化和数字化等关键议题分享了他们的看法。他们指出政府关注绿色金融、金融科技及另类投资，以吸引家族办公室。他们还讨论了数字化和代币化在挖掘尚未开发的另类投资资本方面的潜力。他们亦强调环境、社会和治理在航空融资的重要性，东方汇理银行就于2023年初为国泰航空完成了一个与可持续发展挂钩的飞机融资。会中他们还探讨了对航空基金日益增长的兴趣以及香港地区投资者和新加坡投资者之间的合作潜力。与会者对通过创新、ESG整合和扩大投资机会来巩固香港在吸引资本和促进金融方面的见解表示赞赏。

闭幕辞

太平绅士许汉忠先生在闭幕辞中感谢了与会者，并指出得益于政府的支持以及其在亚太市场的优势，香港有作为飞机租赁和航空融资中心的潜力。不过，他强调香港需要吸引人才，并探索“一带一路”倡议下的税务协定，且通过优惠的预扣税制度来提高香港的吸引力。他提到，虽然新冠疫情和社会事件令业界遭遇负面影响，但中国政府承诺持续支持，他鼓励租赁公司和融资公司继续在港拓展业务。他感谢论坛的赞助商，也希望各位嘉宾在论坛中的互动分享能为未来的政策带来参考价值，以提高香港的竞争力。他邀请与会者加入协会，支持香港及业界的发展。

印度与《开普敦公约》— 最新情况



Tejaswi Nimmagadda
合伙人
程伟宾律师事务所*



Nai Kwok
注册外国律师
程伟宾律师事务所*

印度《开普敦公约》遵守指数

航空工作组下调印度的《开普敦公约》遵守等级

自上一期《航空内望》对捷行航空 (“Go First”) 破产案的点评和分析¹，有几项进展值得我们报道及探讨。

正如我们在上一期提到，航空工作组对印度实施《开普敦公约》的情况表示担忧，并将印度列入了航空工作组的违规观察名单。2023年9月25日，航空工作组发布了一份观察名单通知（即《观察名单通知更新第2号》），宣布将印度的遵守等级从“中”（63.5）下调至“低”（50）。

印度遵守等级下降主要是因印度在《开普敦公约》方面缺乏执行公约的法律来填补其中的空白。航空工作组注意到印度缺乏使《开普敦公约》优先于印度国内法律的明文法律，继而使得《开普敦公约》的适用性和适用范围在印度国内法律下存在重大的不确定性 — Go First案中出租人在收回飞机资产时被长期

拖延也证明了这点。在Go First案中，造成拖延的涉及多种因素，其中包括印度民航总局因破产法庭实施的暂停期而拒绝迅速注销登记及协助飞机出口，以及破产法庭对在进入破产程序之前已有效终止租约的飞机仍受制于法定暂停期的裁定。

由于难以取得及时的听证日期，加上有对任何判决提出上诉的可能性，估计还会出现进一步延迟。在发布《观察名单通知更新第2号》时，航空工作组注意到有关的拖延已超过130天，远超印度就《开普敦公约》第十一条做出声明的“备选案文A”，即60天的等待期。

1. 航空内望 — 普华永道航空简讯 2023年9月
<https://www.pwccn.com/zh/industries/aircraft-leasing/aviation-insider-newsletter-sep2023.html>

... 遵守等级回升?

自航空工作组发布《观察名单通知更新第 2 号》以来，印度中央政府于2023年10月3日根据《印度破产法》（“破产法”）第14(3)(a) 条所赋予的权力发布了一项公告。该公告指出破产法下的法定暂停期将不适用于“《开普敦公约》和《议定书》下与航空器、航空器发动机、航空器机身和直升机有关的交易、安排或协议”。

印度中央政府发布的这份公告有望能使《开普敦公约》所涵盖的于任何航空器标的物的暂停期失效。预计它将解决在Go First破产程序中显现的印度未履行《开普敦公约》义务的问题（即在《开普敦公约》允许的60天等待期之后对航空器标的物实施法定暂停期）。

该公告立即获航空工作组积极回应。航空工作组于2023年10月5日发布了关于印度中央政府发布公告的进一步更新，并将印度遵守《开普敦公约》的前景转为“正面”。

但要注意的是，该公告只针对印度某个具体法律中的一个具体问题（即根据破产法对启动破产程序规定的法定暂停期），而该问题已经构成严重且持续性不遵守《开普敦公约》的情况。因此，印度国内法律的所有其他领域仍须遵守一般法律诠释原则，也如前所述，这意味着在印度国内法律与《开普敦公约》出现冲突的情况下，印度国内法律仍可能会凌驾于《开普敦公约》。

即便如此，能获豁免法定暂停期仍是出租人和融资人一个非常关切的领域及痛点。虽然出租人和融资人在整个航空业的艰难时期表现了极大的宽容和支持，也都参与了很多航空公司的重组和恢复程序，但信贷审批和风险评估的关键之一是基于破产风险评估，当中包括担保方能否在航空公司破产后收回及重新销售资产，以及是否可以无需征求经债权人同意非自愿地修改租赁条款。在印度批准《开普敦公约》并采用备选案文A的情况下，债权人根据印度会履行其条约义务的这一假设（包括使法定暂停期不适用于《开普敦公约》，并通过采用备选案文A规定的归还资产或纠正违约的60天硬性期限来给予金融家确定性）作出了历史定价假设。

印度中央政府的公告十分有助履行这些承诺，这也是向债权人保证，至少未来如有任何航空公司破产，破产法下的法定暂停期将不适用于其航空器资产。不过，这项豁免会否在Go First破产程序中起到及时的效果仍有待观察（飞机租赁界是希望并期待豁免能起到作用）。

我们了解到印度民航总局已宣布其将会遵守印度高等法院的任何裁决，并指出其认为印度中央政府的有关公告意味着暂停期不应适用。



高等法院

关于这方面的进一步消息，虽然德里高等法院尚未考虑印度中央政府公告的效力，但该院已被请求就租赁给Go Air的某些飞机发布进一步的资产保全指令，而这些飞机已在2023年稍早获高等法院批出紧急临时禁止令²。

这一轮紧急临时禁止令的申请是由于在对部分飞机进行巡视检查后，发现这些飞机的状况不仅严重恶化（因而违反了高等法院发布的资产保全指令），且从检查中也留意到飞机部件有缺失的情况（包括驾驶舱的侧杆和舵柄以及空管转发器）。我们不难理解申请人因担心飞机没有得到适当的维护，以及飞机部件有可能被拆卸或窃取，而申请紧急临时禁止令。因此，申请人以违反资产保全指令为由向高等法院提出藐视法庭的申请，并寻求进一步的禁制令，包括允许签约安排24小时安保服务（费用由出租人承担）以确保飞机的完整性，以及让Go Air继续按2023年稍早法院最初指示的要求维护飞机。

提出申请的出租人亦提出他们没有获准查阅飞机的维修及技术记录，而这些记录对于确定飞机的维修和维护状况是有必要性的。Go First反指法院命令只涉及对“飞机”的检查，指的是实物资产本身，而非有关手册和技术记录，因此法院命令的条款并没有要求他们允许出租人查阅飞机文件和记录。

高等法院考虑到有关租赁文件（且留意到租赁文件中对“飞机”的定义不仅包括飞机实物，也包括飞机文件），以及考虑到飞机是高度复杂的设备而需要维护以保持其价值，裁定其与飞机有关的命令必然包括飞机文件，因此Go Air应在法院发布指令后的14天内允许出租人查阅有关飞机文件。

这无疑是朝着正确方向迈出的积极一步，但需要指出的是，这正是开普敦临时补救措施所要解决的航空公司违规行为类型（包括在违约后撤销飞机注册、收回及出口飞机，以及备选案文A中60天的等待期）。

出租人目前已基于Go First未遵从法庭命令而向法庭提出藐视法庭申请，而这已于2023年12月进行了审理（尽管诉讼仍在进行，我们仍未清楚高等法院何时做出最终裁决）。

遵守等级再被调低...

考虑到上文所述的持续拖延，航空工作组于2023年12月6日发布了《观察名单通知更新第3号》，再次把印度遵守《开普敦公约》的前景评为“负面”。虽然航空工作组留意到印度政府所采取的积极行动，但航空工作组的首要关切仍然是一系列“作为和不作为”因而导致出租人在收回资产方面遭受极度拖延；而更令整个航空界担忧的是《开普敦公约》仍然缺乏明确优先于国内法律的地位。因此，业界非常担心任何法律的变化或空白不会被视作“符合”《开普敦公约》，反而会产生取缔《开普敦公约》的效果，或可能导致收回飞机资产会需要面临长期拖延的结果。

2. 我们在上一期《航空内望》中也有探讨此议题：
<https://www.pwccn.com/zh/industries/aircraft-leasing/aviation-insider-newsletter-sep2023.html>

管理咨询



傅瑾
中国中部市场主管合伙人
航空事业服务主管合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 2907
stella.fu@cn.pwc.com



刘浩然
航空业务服务首席顾问
普华永道香港
+852 2289 5670
johnny.lau@hk.pwc.com



陆远
航空业务服务部总监
普华永道中国
+86 (10) 6533 3116
martin.y.lu@cn.pwc.com



王珊珊
航空业务服务部高级经理
普华永道中国
+86 (10) 8553 6355
shanshan.ss.wang@cn.pwc.com



崔瑞
航空业务服务部高级经理
普华永道中国
+86 (21) 2323 1290
victor.cui@cn.pwc.com

税务



庄子男
中国税务市场主管合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 2580
spencer.chong@cn.pwc.com



何润恒
亚太区金融服务部税务主管
普华永道香港
+852 2289 3026
rex.ho@hk.pwc.com



梁嘉辉
资产融资和租赁
税务部合伙人
普华永道香港
+852 2289 3599
clarence.kf.leung@hk.pwc.com



于勃
税务合伙人
普华永道中国
+86 (10) 6533 3206
bo.yu@cn.pwc.com



高彦
税务合伙人
普华永道中国
+86 (10) 6533 3077
yan.y.gao@cn.pwc.com



Yew Kuan Kuok
金融服务部税务高级经理
普华永道香港
+852 2289 8204
yew.k.kuok@hk.pwc.com

法律



Tejaswi Nimmagadda
合伙人
程伟宾律师事务所*
+852 2833 4908
tejaswi.nimmagadda@
tiangandpartners.com



Michelle Taylor
合伙人
程伟宾律师事务所*
+852 2833 4994
michelle.a.taylor@
tiangandpartners.com



Nai Kwok
注册外国律师
程伟宾律师事务所*
+852 2289 4939
nai.kwok@
tiangandpartners.com



李江陵
合伙人
程伟宾律师事务所*
+852 2833 4938
chiang.ling.li@
tiangandpartners.com



曾家璋
顾问律师
程伟宾律师事务所*
+852 2833 4902
kevin.kw.tsang@
tiangandpartners.com

可持续发展



蔡晓颖
ESG可持续发展主管合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 3698
amy.cai@cn.pwc.com



倪清
ESG可持续发展市场主管合伙人
气候变化与可持续发展主管
合伙人
普华永道中国
+86 (10) 6533 2599
qing.ni@cn.pwc.com



颜贵欣
合伙人
普华永道香港
+852 2289 2749
cindy.ky.ngan@hk.pwc.com



张立君
合伙人
普华永道香港
+852 2289 1709
cyrus.lk.cheung@hk.pwc.com

审计



金以文
会计专业咨询服务合伙人
普华永道中国
+86 (21) 2323 3267
yvonne.kam@cn.pwc.com

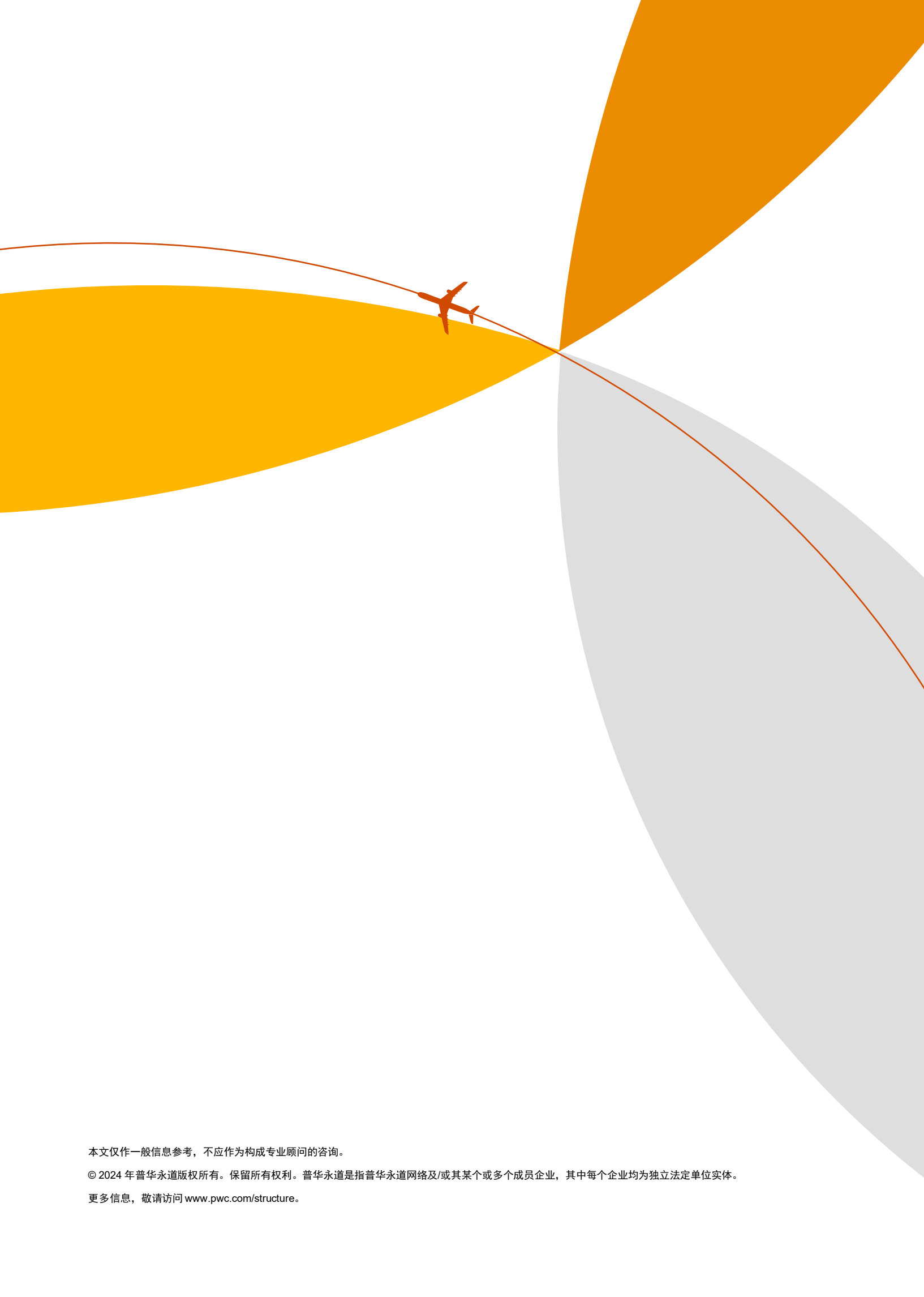


杨永恒
合伙人
普华永道香港
+852 2289 8062
arthur.wh.yeung@hk.pwc.com

主编：
Tejaswi Nimmagadda
合伙人
程伟宾律师事务所*

*程伟宾律师事务所是一家独立的香港律师事务所，且为普华永道网络成员。
本简讯由英文原稿翻译，如有任何疑问，请以原稿为准。
请扫描下方二维码订阅我们的电子简讯。





本文仅作参考，不应作为构成专业顾问的咨询。

© 2024 年普华永道版权所有。保留所有权利。普华永道是指普华永道网络及/或其某个或多个成员企业，其中每个企业均为独立法定单位实体。

更多信息，敬请访问 www.pwc.com/structure。